С. С. С. Р.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Н. К. П. С.
№ 210.
30-го АПРЕЛЯ 1926 г.
г. Гомель.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2131—2139).

Распоряжения Правления дорог.

Д. № 2132. О порядке истребования бланков диспетчерской отчетности.

(Всем ДС, ДН).

Требования на высылки книг и бланков серий „Э Дисп." ДС и ДН должны направлять непосредственно в адрес ДШ. Бланки квитанций на маневровую работу сер „Э Дисп." № 40 и 55 особым совещанием отменены, вследствие чего требования на эти бланки посылаться не должны.

За Д *Пикульский*.

Д. № 2133. О закрытии люков-трапов в Американских полувагонах (углярках) поспосле выгрузки угля.

(Всем ДС, ДГ, к-о ДН, ДЧ, МР, МС, МГ, КР, КГ ТЧ, ТД).

При подаче на промежуточных станциях под нагрузку лесоматериалов американских полувагонов (углярок) встречаются задруднения в возможности закрытия люков-трапов, вследствие отсутствия необходимых технических приспособлений, и, таким, образом полувагоны не могут использоваться под перевозку попутного груза.

В виду этого предлагается всем ДС распорядительных станций и станций выгрузки угля вменить в обязанность агентам, ведающим нагрузочно-выгрузочными операциями, требовать от грузополучателей обязательного закрытия люков-трапов в американских полувагонах после выгрузки угля, обращаясь в нужных случаях за техническим приспособлением к агентам Отдела Тяги.

ДН и ДЧ за исполнением сего наблюсти.

За Д *Пикульский*.
За Т *Ставцев*.
М *Брухно*.

Д. № 2134. О недопущении браковки до 1-го января 1927 года на передаточных пунктах Англо-Германских и Канадских цистерн из-за просроченного срока конвенционного осмотра.

Согласно телеграммы от ЦЖ от 22/IV—с. г. № ТВ 39/596, Англо-Германские и Канадские цистерны до 1-го января 1927 года не должны браковаться из

*) Будет разослано отдельной брош. № 48.

передаточных пунктах из-за просроченного срока их конвенционного осмотра.

Изложенное предлагается к руководству и исполнению.

За Д *Пикульский*.

За Т *Деянов*.

Т. № 2135. О введении с 1-го мая с. г. отопления паровозов товарных поездов смесью углей марок „Т“ и „ПЖ“.

(Всем ТЧ, ТД, ТН, К-о—МС и МСТ Гомель).

В виду имеющихся на топливных складах значительных запасов угля марки „Т“, а также и дальнейших его поступлений на дорогу в связи с уменьшением поступления углей других марок, является необходимость сжигать таковой на паровозах в смеси с другими углями.

Целым рядом произведенных испытательных поездок по отоплению паровозов товарных поездов смесью, состоящей из 30-50% угля марки „Т“ и 70-50% „ПЖ“, выяснилась полная пригодность этой смеси для отопления паровозов. Полученные, таким образом, удовлетворительные результаты дают возможность перехода на отопление вышеозначенной смесью, каковою и надлежит снабжать паровозы товарных поездов, начиная с 1-го мая с. г. в размере 1/3 угля марки „Т“ и 2/3—„ПЖ“.

Уголь марки „Т“ является тощим и принадлежит к классу полуантрацитов: не спекается, слабо принимает воду, туго воспламеняется и горит коротким пламенем. Имея наибольшую теплотворную способность в сравнении с углями других марок,—он дает сильный жар, развивая высокую температуру в топке. Однако, при отоплении этим углем требуется особо внимательное и умелое ведение топки, основанное на знании свойств данного горючего и условий наилучшего его сгорания.

В целях получения лучших результатов при отоплении паровозов указанной смесью, необходимо соблюдать нижеследующие правила:

1) Заправку паровоза и отопление под депо производить углем марки „ПЖ“, для чего при снабжении паровозов на топливных складах сначала набирать уголь „ПЖ“, заполнив последним лоток, набрав туда, примерно, 400—500 клгр.; остальное количество угля той же марки ссыпать на одну из сторон тендера; затем набирать уголь марки „Т“, ссыпая его на другую сторону тендера.

2) При следовании с поездом топить сплошным огнем, держа небольшой слой.

3) Загрузку производить чаще через незначительные промежутки времени и небольшими порциями смоченного угля.

4) Помимо показаний манометра чаще заглядывать в топку, так как давление по манометру может держаться нормальным, тогда как в топке могут быть местами обнаженные колосники; упустив же своевременную загрузку, легко сбиться с пару.

5) По возможности избегать употребление резака, т. к. при перемешивании горящего топлива ускоряется шлакование.

6) В виду слабой воспламеняемости угля марки „Т“,—вначале, после чистки топки и заправки ее углем марки „ПЖ“, в пути следования, первые 1—2 перегона движения поезда не следует прибрасывать огонь, а дать возможность углю разгореться.

Настоящим предлагаю обратить внимание лиц паровозных бригад, что ссылка на задержки поездов из-за недоброкачественности топлива не будет приниматься во внимание, для чего бригадам надлежит особо внимательно отнестись к выполнению вышеприведенных правил по уходу за топкой при смесях углей „Т“ и „ПЖ“.

Врид. Т *Снегирев*.

Т. № 2136. О люковых ставнях вагонов товарного парка.

(Всем ТЧ, ТД и ТМ).

В виду испытываемого недостатка в люковых ставнях крытых вагонов товарного парка и в материале для исправления неисправных люковых ставень или для изготовления их вновь, разрешается использовать для этой цели старые, но еще годные люковые ставни, производя сращивание частей люкового ставня, как указано на прилагаемом чертеже.

Разрешается сращивание частей люкового ставня производить также и помощью наклепывания соответственной накладки на заклепках с раззенковкою дыр (в-потай).

При чем, как при исправлении, так и при изготовлении вновь люковой ставень может быть сращиваем не более

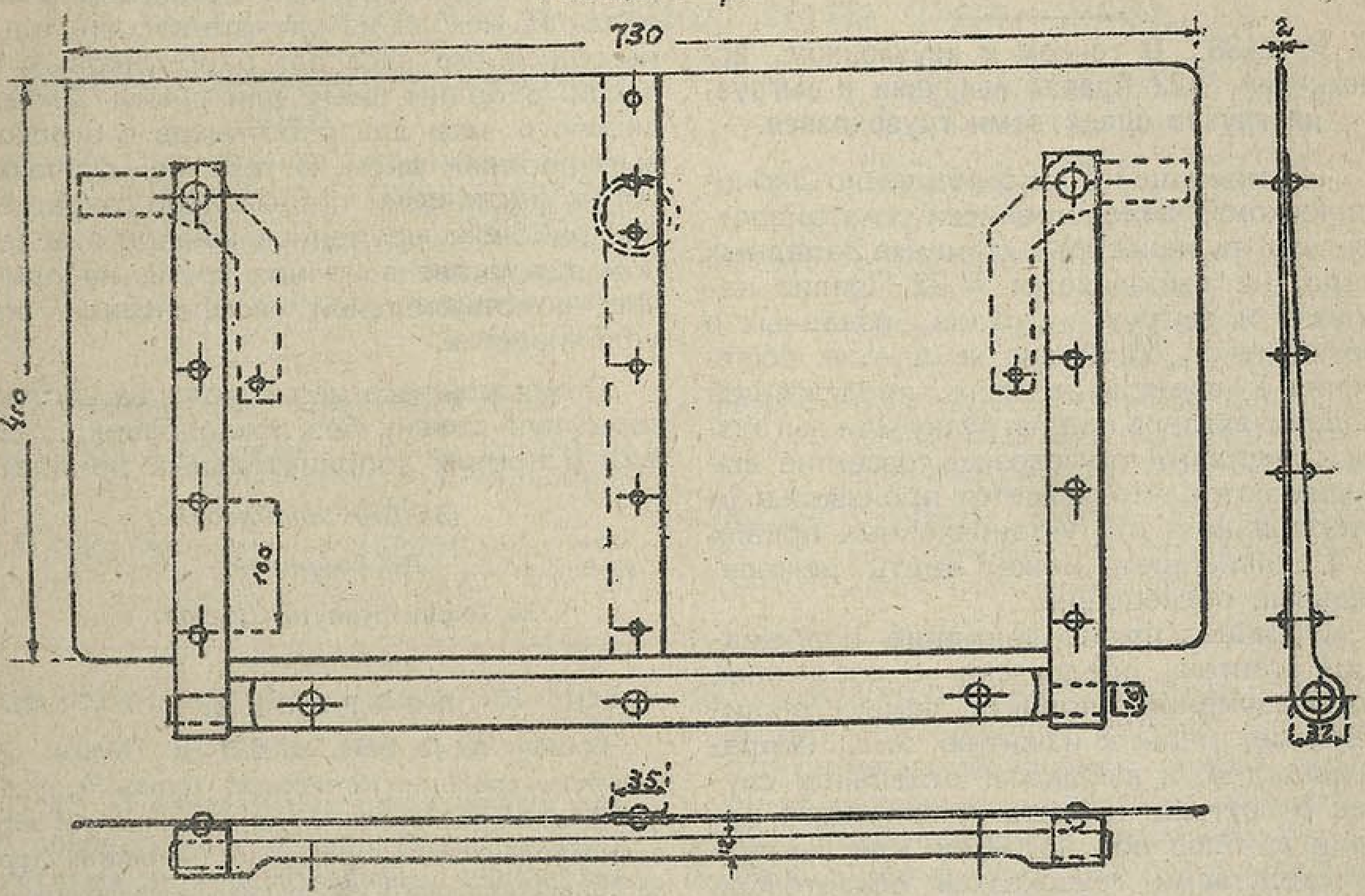
как из взятых для этой цели двух равных частей, как указано на прилагаемом чертеже.

Наращивание люковых ставень может производиться также и помощью кислородно-ацетиленовой или электрической сварки и в этом случае люковой ставень может быть сращиваем любым образцом.

Основание: Приказ ЦЧ от 23/III с. г. код. № 8357/ТВК—1 б. Оф. Отд. ВПС № 898.

Люк товарного вагона изготовленный из старых люков.

Размеры в м/м.



Врид. Т *Снегирев*.

Т. № 2137. О применении автогенной сварки при ремонте паровых котлов.

Нижепомещаемое распоряжен. НКПС'а по вопросу о применении автогенной сварки при ремонте паровых котлов—ТМ, ТР, ТЖ и ТИ предлагается принять к сведению и исполнению.

Врид. Т *Снегирев*.

Согласно имеющихся указаний в „Правилах приемки, содержания и ремонта паровозов" (издание II-е, 1925 г.) как при капитальном ремонте, так и при среднем ремонте паровозов—рекомендуется самое широкое применение автогенной сварки.

Под автогенной сваркой подразумевается любая форма сварки расплавлением, при которой металл частей, подлежащих соединению, и добавляемый металл сплавляются и этим образуют сварку; таким образом, под автогенной сваркой следует понимать сварку как кислородно-ацетиленовым, так и вольтовой дугой.

По отношению к паровозным и вообще к паровым котлам означенные указания необходимо понимать ограничительно, в том смысле, что при ремонте и изготовлении паровых котлов автогенная сварка может применяться только в тех частях котла, где усилия воспринимаются другими конструкциями (связями, распорными болтами и т. п.), и если безопасность не зависит от напряжения в сварке.

Поэтому настоящим предлагается отнюдь не применять автогенной сварки в цилиндрической части паровых кот-

лов для заварки трещин или для вварки заплат.

Член Коллегии НКПС и Нач. Центр. Упр. ж. д. Транспорта **Рудый**.

Начальник Отдела Тяги **Красовский**.

Верно:
ТИ *Сакуто*.

К. № 2138. О точном и неуклонном исполнении § 22 Правил нагрузки и выгрузки грузов средствами грузохозяев.

Из имеющейся в Коммерческо-Экономическом Отделе переписки усматривается, что на некоторых станциях Западных дорог не выполняется § 22 Правил нагрузки и выгрузки грузов, изданных в развитие ст. 60 Устава ж. д., т. е. об'явления о времени и месте предстоящей подачи вагонов под нагрузку или выгрузку средствами грузохозяев совсем не вывешиваются, что является произвольным отступлением от установленных правил и в дальнейшем может иметь нежелательные последствия.

Обращая на это внимание подлежащих агентов, предлагаю, во избежание недоразумений, принять самые решительные меры к изжитию этих неправильностей, и в каждом отдельном случае о времени и месте предстоящей подачи вагонов под нагрузку или выгрузку средствами грузохозяев обязательно вывешивать письменные об'явления на установленных бланках в определенных и доступных для публики местах.

КР и КГ прошу иметь за сим неослабное наблюдение.

За К *Щеголев*.

ДБН. 2139. О порядке оплаты за часы ночной работы.

В дополнение распоряжений по дороге Код. №№ 1166, 1626 и 1979, опубликованных в Бюллетене за №№ 85, 146 и 192, раз'ясняется, что в тех случаях, когда продолжительность ночной работы ограничивается только несколькими часами, как, например: дежурство происходит ночью до 24-х часов или до 2 часов ночи, или с 12 час. ночи,—то в таких случаях надлежит каждый час ночной работы компенсировать дополнительной оплатой, исходя из расчета восьми седьмых дневного часа для работников с 8 часов. рабочим днем, или шести пятых дневного часа для работников с 6 часовым рабочим днем. В тех же случаях, когда фактически произведено сокращение рабочего времени в каждом отдельном дежурстве в ночное время на один час, дополнительной компенсации не уплачивается.

Стоимость часа исчисляется на чистую тарифную ставку без локнадбавок, премий и прочих дополнительных приплат.

За ДБН *Кириллов*.

ДК *Голышкин*.

За Доринтрудпуть *Щеглов*.

ПОПРАВКА.

В Бюл. № 42, код. № 593, в „Полож. об участков. жилищн. Комиссиях" (стран. 5 и 6) нумерацию последних статей, начиная от вторично напечатанной цифры „5" (четвертая строка снизу), исправить от руки в последовательно порядке—на: 6, 7, 8 и 9.

ОБ'ЯВЛЕНИЕ.

О недействительности утраченных бланков требований на перевозку.

Утерянные в Управлении ЗКУ незаполненные бланки требований, но за подписью ЗКУ и печатью, ф. № 1, зеленого цвета, за № А .0000053 и ф. № 3 зеленого цвета, № В. 0000024,—считать недействительными и лиц, пред'явивших таковые, задерживать и передавать ОДТООГПУ.

Начальник Административного Отдела *Горбач*.

Изд. Западные жел. дор.

Гомель, ГУБЛИТ № 890 (1200 экз.). Гомель, Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.—1090.